



Das Güterbahngelände

vom Mauerblümchen zum Spekulationsobjekt

„Lagerschuppen, pittoreske Hinterhöfe, Verladerampen und verwinkelte Produktionsgebäude, Gastronomie und ein denkmalgeschütztes Lok-Depot – auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs längs der Waldkircher Straße ist ein buntes Biotop von kleinsten, kleinen und mittelständischen Betrieben gewachsen.“

So begann im vergangenen Herbst der Werbetext der „Interessensgemeinschaft der Gewerbetreibenden am Güterbahnhof“. Aber hinter den idyllisch dargestellten Fassaden rumort es so heftig, dass ausgerechnet im einhundertsten Jahr seines Bestehens keinem der mit dem Thema Güterbahnhof Befassten zum Feiern zumute ist.

Es ist auch kein offizielles Jubiläum, denn der Freiburger Güterbahnhof ist von der Deutschen Bahn AG Ende der

einbarung unterzeichnet, mit dem Ziel, das Gelände zu entwickeln und zu vermarkten. Seit April 2003 ist Aurelis die neue Eigentümerin des insgesamt gut 40 Hektar großen Gebietes zwischen Industriegebiet Nord, Neunlinden- und Waldkircher Straße. Entwickelt wurde seither viel, vermarktet wurde bisher gar nichts. Beim Versuch einer Klärung dieses Sachverhaltes schieben sich die Beteiligten gegenseitig die Schuld in die Schuhe: Die Stadt hat eine eigene Projektgruppe für die ehemaligen Bahnflächen eingerichtet. Unter der Leitung von Rolf Wiehle wurde ein Gesamtnutzungskonzept entwickelt, das ganz klar die Vorstellungen der Stadt widerspiegelt: Am ehemaligen Güterbahnhof soll eine Gewerbeansiedlung hin, für die etwa die Hälfte des Geländes zur Verfügung gestellt wird; außerdem soll dort der momen-

haben an anderer Stelle im Flächennutzungsplan Wohnbau ausgewiesen. Wenn die VAG aus der Eichstetter Straße wegzieht, kann dort familiengerecht gebaut werden. Aber nach unseren Berechnungen ist der Bedarf an Wohnungen in Freiburg auf absehbare Zeit gedeckt.“

In eine ähnliche Kerbe haut auch der Geschäftsführer der Freiburger Wirtschafts- und Touristik, Bernd Dallmann, wenn er im Gespräch mit chilli betont, dass „der Verzicht auf Wohnbau am Güterbahnhof ja auch vom Gemeinderat vor zwei Jahren mit großer Mehrheit beschlossen wurde. Und wenn ich da ein Mischgebiet zulasse, dann wird sich immer das Wohnen entwickeln und nie das Gewerbe.“ Dallmann war auch einer der Initiatoren des so genannten E-Parks, einer Ansammlung von Medien-, Computer- und anderen



90er Jahre als „unrentabel“ eingestuft und stillgelegt worden. Im Zuge der Umstrukturierung des Staatsbetriebs wurden insgesamt 3 000 Hektar ehemaliger Bahnflächen in der Republik zur besseren Vermarktung – wohl auch im Hinblick auf den geplanten Börsengang – an die Frankfurter Immobiliengesellschaft Aurelis GmbH übertragen, darunter auch der Freiburger Güterbahnhof. Die Aurelis gehört zu 49 Prozent der Bahn, den Rest teilt sich ein Bankenkonsortium unter Federführung der WestLB. Die Stadt Freiburg hat zusammen mit dieser Firma im Jahre 2001 eine Rahmenver-

tan noch an der Eichstetter Straße angesiedelte Betriebs-hof Nord der Freiburger Verkehrs AG eine neue Heimat finden, für Kleingewerbe sind anderthalb Hektar eingepplant und die restliche Fläche von immerhin noch zirka 16 Hektar soll für High-Tech-Betriebe und anderes „sauberes“ Gewerbe genutzt werden. Wohnbau ist nicht geplant, wie Wiehle im Gespräch mit chilli noch mal deutlich macht: „Der Güterbahnhof ist Vorbehaltfläche für Gewerbenutzung, wir

Die Aurelis hat sich verzockt, aber das wollen sie natürlich nicht zugeben...

High-Tech-Firmen, die er im ehemaligen Zollhallengebäude untergebracht sehen will. Dieses Teilprojekt soll eine Art Schlüsselfunktion für die Gesamtvermarktung haben – so die Hoffnungen der Stadt – und weitere Investoren anlocken. Schließlich habe man ja hier, so Wiehle, die unschätzbare Nähe der Messe, des Fraunhofer Instituts sowie der 11. Fakultät, also ein qualitativ hochwertiges Forschungsumfeld.

Beide Vertreter der städtischen Position loben die infrastrukturellen Gegebenheiten des einzigen, größeren, zusammenhängenden Planungsgeländes in der Stadt: die ökologisch wertvollen kurzen Wege, die Nähe zur Innenstadt, die gute Verkehrsanbindung. Es gibt konkrete Planungen über einen Anschluss der B3 an das Gelände sowie über einen Ausbau der Straßenbahnlinie 4, die dann auch entlang der Waldkircher Straße laufen soll.

Natürlich müsse man das Projekt sowie die zu erwartende Gesamtsumme der Entwicklungskosten von 30 Millionen Euro auf dem Hintergrund der Laufzeit von mindestens 20 Jahren sehen, so Wiehle.

Fazit der Stadt: Wir haben ein schlüssiges stadtpolitisches Gesamtkonzept und es liege nun an Aurelis, die entsprechende Vermarktung endlich voranzutreiben. Schließlich hat das auch bei den drei anderen Bahnflächen – hinter dem Wiehrebahnhof, entlang der Wenzingerstraße sowie an der Schnewlinstraße – gut funktioniert. Woran es liegt, dass sich am Güterbahnhof nichts tut? „Die Aurelis hat

es gab ein
umzugsange-
bot für mich
und meine
Tanklasten...

Heck wirft mit Allgemeinplätzen um sich: „Wir sind dabei, die Nutzungskonzepte mit der Stadt weiterhin abzustimmen, da gibt es zur Zeit sehr wohl eine Annäherung der unterschiedlichen Positionen.“ Nach dem Besuch von Oberbürgermeister Salomon, der Ende Januar auf Betreiben des Unternehmens hin stattgefunden hat, sei Aurelis sogar „zuversichtlich, das Projekt bald unter Dach und Fach zu bekommen.“ Aber eine Einigung ist auch nach diesem Gespräch noch nicht erzielt worden. Noch sind die Diskrepanzen hinsichtlich des Verkaufspreises zu groß, die Positionen bezüglich der Nutzung zu festgefahren: Nur als Ganzes, sagt die Stadtverwaltung, Zwischennutzung von Teilen des Projekts, verlangt die Immobilienfirma.

Bei den Gesprächen wird der Eindruck vermittelt, es würde sich hier um eine brachliegende Fläche handeln, bei der es nur noch um die wirtschaftliche Einigung ginge, bevor die Bagger anrücken dürfen. Dabei sind auf dem Gelände noch mehr als 30 Firmen tätig, bei

verbindet, ist ihr Unverständnis über die Ignoranz von Stadtverwaltung und Aurelis, wenn es um die Belange der Unternehmen auf dem Güterbahngelände geht. Deshalb haben sich mehr als zwanzig der dort ansässigen Firmen in der eingangs erwähnten Interessengemeinschaft zusammengeschlossen, nicht um ihr eigenes Süppchen zu kochen, sondern, so betonen Hans Schütz und Erich Zimmerlin, zwei der Sprecher der Gemeinschaft, gegenüber chilli, „weil es für uns irgendwann untragbar wurde, dass wir als die direkt Beteiligten immer erst aus der Zeitung erfahren haben, was grad Stand der Dinge ist. Mit uns hat ja vorher nie einer der Herren geredet.“ Dafür wurden ihnen ungläubliche Vorschläge gemacht. So bekam Zimmerlin ein teures Gelände auf der grünen Wiese angeboten, wenn er mit seinen Tanklastern umzieht – in ein Wasserschutzgebiet!

Eine verfahrenere Situation: Der Bürgerverein des angrenzenden Stadtteils Brühl-Beurbarung spricht vom „leidigen Thema Güterbahnhof“ und plädiert entgegen früheren Aussagen doch für Wohnungsbau. Die Stadt will davon immer noch nichts wissen und hält an ih-

...in ein
wasser-
schutzgebiet!

sich verzockt, aber das wollen sie natürlich nicht zugeben“, meint Wiehle, „die haben das Gelände damals viel zu teuer von der Bahn übernommen, da gab es interne Gutachten die zu ganz anderen Ergebnissen kamen als unsere Fachleute. Die haben offensichtlich alle ihre Objekte in der Republik über einen Kamm geschoren. Deswegen wollen die jetzt viermal so viel dafür haben, wie die Stadt dafür zahlen würde.“

Eine Stellungnahme von Aurelis zum Themenkomplex „Freiburger Güterbahnhof“ ist nicht so einfach zu bekommen. Pressesprecherin Susanne

denen insgesamt über 200 Menschen beschäftigt sind. Darunter finden sich alteingesessene Betriebe wie der Brennstoffhandel Zimmerlin, die Gaststätte „La Cantina“, die zu einer Reihe von denkmalgeschützten Gebäuden gehört, oder auch der Veranstalter Endless Event, der unter anderem das Seenachtsfest und das Open-Air-Kino am Tullaplatz organisiert. Diese Firmen sind zum Teil mit langfristigen Pachtverträgen ausgestattet, einige der Unternehmer sind auch Eigentümer ihrer Firmengebäude, aber nicht des Grundstücks, auf dem sie stehen. Was die meisten von ihnen

rem hochtrabenden Gesamtkonzept fest, die Eigentümerin wird das Grundstück nicht los, ohne satt draufzulegen, und die ansässigen Unternehmer wissen nicht einmal, ob es sich noch lohnt, die Wände neu zu streichen – und das bei einem Planungsobjekt, um das uns vergleichbare Städte beneiden. Die einzigen Beteiligten, die einen Vorteil von der Pattsituation haben, sind die schützenswerten Mauereidechsen, die auf dem Gelände leben. Die dürfen sich womöglich noch auf einige ruhige Sommer am ehemaligen Güterbahnhof freuen.

Georg Giesebrecht



Foto: Kai Hockenfus